

Laurence Marfaing/Steffen Wippel

Die Öffnung des Landwegs Dakar – Tanger und die Wiederbelebung transsaharischer Beziehungen

Materielle Symbole regionaler Zusammengehörigkeit

Marokko hat in den letzten Jahren seine politischen und wirtschaftlichen Beziehungen in den Sahararum und darüber hinweg wieder verstärkt, insbesondere zu Ländern wie Mauretanien und Senegal.¹ Gerne beruft man sich dabei auf historische Gemeinsamkeiten und auf langanhaltende Kontakte, die nur kurzzeitig reduziert oder gestört worden seien. Umgekehrt hat Mauretanien in jüngster Zeit seine nordafrikanische Orientierung zu Lasten seiner subsaharischen Beziehungen ausgebaut: so trat das Land 1999 aus der *Wirtschaftsgemeinschaft Westafrikanischer Staaten* (ECOWAS) aus² und erklärte ausdrücklich, sich für Fortschritte der Maghrebintegration engagieren zu wollen.³ Auch der Senegal hat in den letzten Jahren verstärkt seine Fühler zum nördlichen Teil des Kontinents ausgestreckt, Interesse an einer Assoziation an die *Arabische Maghrebunion* (UMA) gezeigt⁴ und sich vor allem um die Verbesserung bzw. die weitere Stärkung des Verhältnisses zu Mauretanien und zu Marokko bemüht. Die drei Staaten beschlossen im Juli 2004 einen gemeinsamen „*Conseil de concertation des pays africains du Nord atlantique*“ zu schaffen⁵. Neben diesen hochoffiziellen Beziehungen durchquert all die Zeit ein kontinuierlicher Strom von Menschen und Gütern die westliche Sahara. Dieser folgt seinem eigenen Rhythmus. Seine schwankende Intensität wird aber nicht zuletzt bedingt durch die Politik „von oben“: diese kann einerseits die Bewegungen erleichtern oder erschweren, andererseits richten sich die Akteure auch gegen sie, um offizielle Grenzregime und andere Regelungen zu umgehen und sich dadurch ergebende „Nischen der Opportunität“ zu suchen.

1 L. Marfaing/S. Wippel (Hrsg.), *Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine, Un espace en constante mutation*, Paris/Berlin 2004.

2 Vgl. *ArabicNews* vom 28.12.1999.

3 S. Wippel, „Bruder“ und „Brücke“: Die Entwicklung des marokkanisch-mauretanischen Verhältnisses, seine Wahrnehmungen und regionalen Bezüge, Berlin (i. V.).

4 Vgl. *ArabicNews* vom 20.8.1999.

5 Vgl. bspw. *Le Matin* vom 2.7.2004.

Angewiesen ist der Personen- und Warenstrom auf Verkehrswege. Nach dem Niedergang der alten Karawanenrouten gab es im 20. Jahrhundert in Kolonialzeiten, unter den neuen Nationalstaaten und in panafrikanischen Einrichtungen immer wieder Pläne zur Errichtung weiträumiger moderner Straßen- und Bahnverbindungen durch die Sahara. Diese scheiterten regelmäßig an den Kosten und an technischen Problemen, vor allem aber aus politischen Gründen. Wer auf die andere Seite der Sahara wollte, um- und überquerte diese und nahm lange Zeit erst das Schiff, dann das Flugzeug. Nur wenige, die es sich nicht leisten konnten oder ihre Gründe hatten (Schmuggler, Aufständische, Flüchtlinge), setzten sich noch dem langsamen, beschwerlichen und immer wieder verbarrikadierten Weg durch die Wüste aus, auch wenn deren Durchquerung letztlich kaum billiger kam. Nachdem es lange Zeit so schien, als ob die zentrale Transsahararoute durch Algerien nach Mali und Niger nach vielen Jahren Bauzeit als erste fertiggestellt werden würde, werden nun in Kürze die letzten Teilstrecken der westlichen Strecke entlang der Atlantikküste asphaltiert sein.

Zugleich bedürfen die wiederaufgelebten offiziellen Beziehungen einer politischen Legitimierung in der Öffentlichkeit und einer symbolischen Unterfütterung. In sozialwissenschaftlichen Ansätzen zur Gemeinschaftsbildung, aber bspw. auch in jüngeren Erklärungsansätzen zur Regionalisierung wird auf die Bedeutung, die der Herausbildung einer gemeinsamen Identität und einer gemeinsamen Vorstellung für den Zusammenhalt und den Kooperationswillen zukommt, hingewiesen. Soziale Räume stellen gesellschaftliche Konstrukte dar, die auf einer engen gegenseitigen Durchdringung materieller und kognitiver Prozesse beruhen.⁶ Günstige wirtschaftliche und politische Voraussetzungen stellen somit zwar wichtige Grundlagen einer regionalen Zusammenarbeit über die Staatsgrenzen hinweg dar. Doch sind auch die Wahrnehmungen der Beteiligten von Bedeutung, da sie politisches und wirtschaftliches Handeln beeinflussen und ein dauerhaftes Zu(sammen)-

6 Dazu besteht eine umfangreiche sozial- und kulturwissenschaftliche, politikwissenschaftliche und geographische Literatur. Vgl. z. B. A. Appadurai, *The Production of Locality*. In: R. Fardin (Hrsg.), *Counterworks, Managing the Diversity of Knowledge*, London 1995, S. 204-225; S. Krätke, *Globalisierung und Regionalisierung*. In: *Geographische Zeitschrift* 83 (1995), 1/2, S. 207-221; R. Higgott, *Mondialisation et gouvernance: l'émergence du niveau régional*. In: *politique étrangère* 62 (1997), 2, S. 277-292. Darauf verweisen auch Erkenntnisse über die „Erfindung von Traditionen“ (E. Hobsbawm/T. Ranger (Hrsg.), *The Invention of Tradition*, Cambridge 1992) oder die „Imagination von Gemeinschaften“ (B. Anderson, *Imagined Communities, Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*, London/New York, überarb. und erw. Aufl. 1991).

gehörigkeitsgefühl vermitteln können.⁷ Gerade bei längerfristig angelegten externen Orientierungen kommt gemeinsamen Identitäten große Bedeutung zu, damit die Zusammengehörigkeit auch über politisch und wirtschaftlich bedingte Schwankungen der Beziehungen hinweg erhalten bleibt.⁸ Geeignete Symbole können dieses Gefühl verstärken und dazu beitragen, es zu stabilisieren.

Eine solche symbolische Bedeutung kann beispielsweise Straßen zukommen. Sie sind zunächst von enormer *materieller* Bedeutung, reduzieren sie doch Transportkosten erheblich, beschleunigen und erleichtern sie den Verkehr und erschließen und integrieren sie mit ihren Ab- und Verzweigungen ebenso den Raum in der Fläche zwischen ihren Endpunkten, auch bislang eher isolierte Landstriche. Kosten-Nutzen-Kalkulationen weisen oft auf beträchtliche Potentiale für die Ausweitung des Handels sowie lokale, nationale und regionale wirtschaftliche Wachstumsimpulse hin; die damit einhergehende Verkehrszunahme induziert häufig weitere Anschlußprojekte.

Natürliche Verkehrswege, wie Wasserläufe, und solche, die von Menschenhand geschaffen wurden, nehmen jedoch nicht nur eine große praktische Rolle bei der Festigung von nationalen oder regionalen Zusammenhängen ein. Darüber hinaus kommt Straßen wie anderen großen Infrastrukturprojekten aufgrund der Raumbezüge sozialer Identitäten auch große *symbolische* Bedeutung für die Stärkung des Zusammenhalts in dem erschlossenen Raum zu. Sie tragen dazu bei, Räume zu strukturieren und linienhafte und netzwerkartige Beziehungen zwischen den damit verbundenen Regionen zu knüpfen. Immer wieder wurden solche Verkehrswege nicht nur aus ökonomischen Gründen – zur Verbesserung der Infrastruktur und der Entwicklungsmöglichkeiten – geplant und gebaut, sondern auch bewußt aus politischen Motiven errichtet, um das Zusammengehörigkeitsgefühl, die gemeinsame Identität aufzubauen und zu verstärken. Dies schlägt sich bisweilen auch direkt in den ihnen verliehenen Bezeichnungen nieder. Beispiele hierfür sind die Verkehrsprojekte der deutschen Einheit, die Transsibirische Eisenbahn oder transamerikanische Straßen- und Bahnverbindungen.⁹

7 Dies schließt nicht aus, daß vor allem in den benachbarten Grenzregionen häufig transnationale Identitäten und Gemeinsamkeiten aufgrund enger sozialer Bindungen und wirtschaftlicher Verflechtungen bestehen. Diese werden sich zuweilen landesweit zunutze gemacht, manchmal aber auch mit neuen überwölbenden Identitäten zu konterkarieren versucht.

8 Vgl. ähnlich R. Münch, Globale Dynamik, lokale Lebenswelten, Der schwierige Weg in die Weltgesellschaft, Frankfurt a. M. 1998, S. 351; P. Veltz, Une organisation géo-économique à niveaux multiples. In: Politique Etrangère 62 (1997), 2, S. 265-276, hier S. 272.

Erfahrungen regionaler (wie auch nationaler) Integration zeigen, daß sie oft begleitet sind von gemeinsamen Großprojekten und bewußten Entwicklungs- und Kohäsionspolitiken, insbesondere vom Ausbau der Infrastruktur- und Kommunikationsnetze, die zu Interdependenzen und intraregionalen Verbindungen führen. Sie übernehmen eine hervorragende Rolle in der Konsolidierung der entstehenden Beziehungen und der keimenden Partnerschaft und sie machen den politischen Diskurs glaubwürdig, indem sie Worte und Taten verbinden. So bilden in der EU die „Transeuropäischen Netze“ ein wesentliches Element der europäischen Kohäsionspolitik. Auch im Rahmen des Friedensprozesses im Nahen Osten und des Versuchs, eine neue Regionalordnung zu schaffen, wurden zahlreiche Projekte regionaler Interdependenz diskutiert und vereinbart. Dem zugrunde lag die Erkenntnis, daß wirtschaftliche und soziale Entwicklung als Basis für dauerhaften Frieden und Versöhnung vor allem dem Ausbau der regionalen Transport- und Kommunikationsverbindungen bedürfe.¹⁰ Zuweilen werden auch historische Verbindungen, wie die durch Zentralasien verlaufende Seidenstraße, wiederbelebt und dienen als ideelle Grundlage regionaler Kooperations- und Integrationsvorhaben. Zur Rolle von Straßen-, Bahn- und Pipelineverbindungen für die Emergenz regionaler Bezüge wird dabei festgestellt:

„The old and newly emerging system of transport for goods, persons and ideas suggests an interlinkage between and an overlap of Asia and Europe, facilitating a continual flow of money, goods, ideas, perceptions, discourses and persons. The circulating intermediaries allow networks to come into being by giving social links shape and consistency and therefore some degree of longevity and size. But they are not passive tools. For example, texts and technical artefacts can clearly define the role played by others in the network ... In other words, the ‘material’ and the ‘social’ intertwine and interact in all manners of promiscuous combinations ... including the development of spatial conceptions.“¹¹

9 So wurden z. B. im 19. Jahrhundert die zahlreichen transkanadischen Linien als integraler Bestandteil der nationalen Identität betrachtet (A. A. Den Otter, *The Philosophy of Railways, The Transcontinental Railway Idea in British North America*, Toronto u. a. 1997).

10 Daraus folgt natürlich nicht die umgekehrte Kausalität, gerade wenn man Straßen betrachtet, die – besonders im „nationalen“ Rahmen – als Instrumente zur besseren Kontrolle und Oppression in den besetzten Gebieten gebaut wurden. Ähnliches gilt für die militärische Funktion der hier untersuchten Verbindung innerhalb der Westsahara oder ihre Bedeutung, zusammen mit den anderen Asphaltstraßen, für die bessere Kontrolle des mauretanischen Staatsgebiets durch die politische Zentrale (A. Antil/A. Choplin, *Le chaînon manquant: Notes sur la route Nouakchott-Nouadhibou, dernier tronçon de la transsaharienne Tanger-Dakar*. In: *Afrique Contemporaine* 208 (2003), Winter, S. 115-126.

In der betrachteten Region wurde 1988 das Vorhaben der „Route de l'Unité Maghrébine“ von Tobrouk bis Nouakchott lanciert, die bis auf das mauretanische Teilstück als Autobahn ausgebaut werden soll.¹² Sie überlappt mit der hier untersuchten Strecke, die gleichzeitig Teil eines geplanten panafrikanischen Straßennetzes darstellt (s. u.).¹³ Die parallel dazu verlaufende Transsaharaverbindung Algier-Lagos hat als „route de l'unité africaine“ große Symbolkraft für Algerien und die benachbarten Staaten.¹⁴ Marokko wie Mauretanien bauten selbst ihre nationalen „Straßen der Einheit“. Diese dienten dazu, bislang vernachlässigte Teile des Landes, mit denen nur lose Verbindungen bestanden, die sich unter Umständen gegen die Zentralgewalt aufgelehnt hatten oder sich auf außerhalb des nationalen Territoriums liegende Zentren orientierten, an die zentralen Gebiete anzuschließen. Ende der 1950er Jahre baute Marokko die „Route Al Wahda“ von Fès über Kétama nach Al Hoceïma, die nicht nur der infrastrukturellen Anbindung des Nordens und der Kontrolle des als antiroyalistisch geltenden Rifs dienen sollte, sondern auch die Einheit des Landes nach der Rückgliederung der ehemals

11 H.-D. Evers/M. Kaiser, Two Continents, One Area: Eurasia, Working Paper 328, Universität Bielefeld, Fakultät für Soziologie, Forschungsschwerpunkt Entwicklungssoziologie, Bielefeld 2000, S. 4.

12 Zu den transmaghrebinischen Straßenplanungen vgl. bspw. Union interparlementaire, Document final de la 1ère Conférence interparlementaire sur la sécurité et la coopération en Méditerranée, Organisée par l'Union interparlementaire, Malaga (Espagne), 15-20 juin 1992 (www.ipu.org/splz-f/malaga.htm); Union interparlementaire, Document final de la IIe Conférence interparlementaire sur la sécurité et la coopération en Méditerranée, Organisée par l'Union interparlementaire, La Valette (Malte), 1-4 novembre 1995 (www.ipu.org/splz-f/Valetta.htm); Conférence Européenne des Ministres des Transports/European Conference of Ministers of Transport, Deuxième rencontre des ministres des transports des pays de la Méditerranée occidentale, Rbat (Maroc), 22 septembre 1995 (www.oecd.org/cem/topics/region/med295fr.pdf).

13 Die für Afrika zuständige UN-Wirtschaftskommission stellte fest: „Les transports et les communications sont appelés à jouer un rôle de premier plan dans la concrétisation du projet d'intégration économique en Afrique du Nord comme dans les autres sous-régions du Continent.“ (Economic Commission for Africa, Coopération sous-régionale dans le secteur des transports et des communications en Afrique du Nord, Treizième réunion du Comité intergouvernemental d'experts, Tanger (Maroc) 01-04 Avril 1997, Pkt. 1)

14 L. Blin, L'Algérie du Sahara au Sahel, Route transsaharienne, économie pétrolière et construction de l'Etat, Paris 1990; [A. Gaudio], Le projet de route transsaharienne et ses incidences. In: Maghreb 46 (1971), S. 31-36; D. Bejui/P. Bejui, Exploits et fantasmes transsahariens, 80 ans de traversées sahariennes abouties ou... rêvées, en auto, en camion, en train et en avion, Chanac 1994, S. 174 f.

spanischen Protektoratszone versinnbildlichen sollte.¹⁵ Die transmauretani-sche „Route de l’Espoir“ von Nouakchott nach Néma wurde zwischen 1975 und 1985 zur Stärkung der nationalen Einheit angelegt, insbesondere zur Anbindung der beiden stark nach Mali orientierten Hodh-Provinzen im Osten¹⁶; sie wird seit 2001 als Teilstück der Straße Nouakchott – Lagos Richtung Mali weitergebaut.¹⁷

Einen ebensolchen Charakter als materielle wie symbolische Verbindung nimmt die Straße „Dakar-Tanger“ bzw. „Tanger-Dakar(-Lagos)“ ein.¹⁸ Angelegt wird sie vor allem aus binnen- und zwischenstaatlichen allgemein-, handels- und verkehrspolitischen Erwägungen; zugleich kommt ihr – offizi-ell wie in der Öffentlichkeit des Landes – eine große Bedeutung für die An-näherung zwischen Marokko, Mauretanien und dem Senegal zu. Beides, die materiellen und die kognitiven Aspekte, die Geschichte wie die aktuellen Implikationen der westlichen Transsahararoute, die sich kurz vor der Vollendung befindet, sollen im folgenden Berücksichtigung finden. Beson-deres Gewicht legen wir auf die Betrachtung in der „longue durée“, da für die Realisierung der Straße das Imaginäre und die Geschichte der Beziehun-gen eine unverzichtbare Rolle spielt – wie sich dies bspw. auch in Reden des senegalesischen Präsidenten Wade widerspiegelt, wenn er zur Wiederher-stellung transafrikanischer Verflechtungen und zur Überwindung der Gren-zen aufruft.

Im folgenden Beitrag betten wir den nordwestafrikanischen Raum in sei-nen historischen Kontext ein und rekonstruieren die Geschichte der Strasse von der ursprünglichen Idee, eine Verbindung zwischen den drei Ländern zu schaffen, bis kurz vor ihre Fertigstellung heute. Danach stellen wir die ersten Auswirkungen der Grenzöffnung zwischen Marokko und Mauretanien auf die Menschen- und Güterströme in dem genannten Raum dar. Abschließend skizzieren wir die gesellschaftlichen und ökonomischen Hoffnungen der Be-teiligten und erörtern angesichts dieser noch sehr jungen Entwicklungen die Perspektiven, die sich der Region möglicherweise eröffnen. Eine entschei-dende Rolle für die hier behandelten aktuellen und die zukünftigen Aus-

15 Vgl. Ministère des Travaux Publics: Rocade routière méditerranéene (www.mtpnet.gov.ma/drcr/rocade_med.htm). S. a. L’Opinion vom 7.7.1997.

16 R. Wegemund, Die Außenpolitik Mauretaniens unter besonderer Berücksichtigung der Beziehungen zu Senegal. In: U. Clausen (Hrsg.), Mauretanien, Eine Einführung, Hamburg 1994, S. 79-110, hier S. 58; H. Schissel, La route transmauritanienne ciment de l’unité nationale. In: Le Monde diplomatique, Juli 1980, S. 30.

17 Vgl. Nouakchott Info 294 vom 26.2.2002 und 420 vom 23.6.2003.

18 Antil/Choplin (Anm. 10) geben einen aktuellen Überblick über die Straße und beto-nen vor allem ihre Bedeutung im innermauretanischen Raum- und Gesellschaftsge-füge.

tauschbeziehungen spielt der Westsaharakonflikt; er steht jedoch nicht im unmittelbaren Fokus unserer Ausführungen.

Nordwestafrika: Ein zusammengehöriger Raum

Seit dem 11. Jahrhundert stellt die Region Senegal / Mauretanien / Marokko einen Raum kulturellen, religiösen, politischen und wirtschaftlichen Austauschs dar. Im Gefolge der almoravidischen Expansion, die von islamisierten Berbern aus der südlichen Sahara ausging, entstand ein politischer Raum, der sich von Andalusien im Norden bis zum Ghanareich im Süden erstreckte. Eng mit den politischen Entwicklungen verbunden entfalteten sich bis ins 19. Jahrhundert die transsaharischen Wirtschaftsbeziehungen. Dies betraf die Haupthandelsrouten genauso wie die Handelswaren, wie Salz, Gold oder Sklaven. Die Hauptsorge der Handels- und Pilgerkarawanen, die den Raum durchquerten, galt dem Schutz in Form von Allianzen, Treueeiden und Tributzahlungen, die jedoch nie ausreichend zuverlässig waren, um Razzien und Entführungen vollständig zu verhindern. Dies und seine klimatische Rauheit verschafften dem Raum den Ruf einer feindlichen Welt, eine Reputation, die sich im kollektiven Gedächtnis der betroffenen Bevölkerung tief eingegraben hat und noch immer beim geringsten Anlaß wieder auflebt. Zudem ist die gegenseitige Wahrnehmung der Völker von Vorurteilen geprägt und belastet von dem oft Unausgesprochenen der kollektiven Erinnerung, die vor allem an zwei zentrale historische Tatbestände anknüpft: die Sklaverei, der die subsaharische Bevölkerung durch die Araber ausgesetzt war¹⁹, und die Kollaboration während der kolonialen Eroberung, die Marokkaner

19 In Mauretanien wie in Marokko ist es noch immer schwierig, dieses Thema anzusprechen. Die Konnotation Schwarz(er) = Sklave ist noch immer stark in den Vorstellungen verankert. Während es einerseits eine starke historische Präsenz von Marokkanern in der Region um den Senegalfluß gibt (Yahia Abou El Farah Abdelouahed Akmir/Abdelmalek Beni Azza, *La présence marocaine en Afrique de l'Ouest, Cas du Sénégal, du Mali et de la Côte d'Ivoire*, Rabat 1997), ist die Anwesenheit subsaharischer Bevölkerung im Norden mit dem Sklavenhandel verbunden (M. Ennaji, *Soldats, domestiques et concubines, L'esclavage au Maroc au 19e siècle*, Casablanca 1994; R. Aouad-Badoual, *Les incidences de la colonisation française sur les relations entre le Maroc et l'Afrique Noire [c. 1875–1935]*, Thèse de doctorat, Université de Provence [Aix-Marseille I], Aix-en-Provence 1994). Es waren vor allem Händler und Pilger, die dank der Schutzmaßnahmen, die sie genossen, die Reise durch die Sahara auf sich nahmen (O. Kane, *Les relations entre la communauté tidjane du Sénégal et la Zawiya de Fès*. In: *Fès et l'Afrique, Relations économiques, culturelles et spirituelles*, Rabat 1996, S. 13–28; R. Aouad, *Relations Maroc-Afrique Noire d'une Guerre à l'Autre [1914–1939]*. In: *Revue Maroc-Europe, Histoire, Economies, Sociétés* 8 (1995), S. 219–245).

und Mauretanier den subsaharischen Afrikanern, vor allem den Senegalesen, vorwerfen²⁰.

Über nationale Grenzen hinweg teilen sich dieselben Völker, Stämme und Familien einen zusammengehörigen Raum: im Süden, im Tal des Senegalflusses, wurden die *Toucouleur* und *Peulh* je nach ihrem augenblicklichen Wohnsitz zu Bürgern des einen oder des anderen der beiden Anrainerstaaten; im Norden verteilt sich die saharawische Bevölkerung über den Norden und Westen Mauretaniens, die Westsahara und den Süden Marokkos bis hin in den Südwesten Algeriens. Ein Gefühl der Zusammengehörigkeit über die augenblicklichen Staatsgrenzen hinweg ist – ungeachtet der formellen Staatszugehörigkeiten – noch lebendig und wird gepflegt, vor allem im Rahmen sozialer und religiöser Feierlichkeiten und Ereignisse, wie z. B. anlässlich der jedes Jahr in Dakar stattfindenden „islamischen Kulturtage“, die der Erinnerung an Cheikh Ahmed Tidjani gewidmet sind, oder auf der Pilgerfahrt nach Fès.²¹ Auf der Ebene der politischen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den Staaten der Region läßt sich zudem seit etwa 1997/98 eine „Wiederbelebung“ der transsaharischen Kontakte²² beobachten, für die symbolisch die Öffnung und baldige Vollendung der Straßenverbindung Dakar – Tanger steht.

Die koloniale Expansion

Die europäische Expansion, die im 15. Jahrhundert begann, führte zu einer Verlagerung der kulturellen und wirtschaftlichen Zentren der Region an die

20 Die „tirailleurs sénégalais“ waren eine Einheit der französischen Kolonialarmee, die aus Subsahariern bestand und die Kolonialtruppen bei ihren „Pazifizierungsmaßnahmen“ im kolonialen französischen Afrika unterstützte. Nach der kolonialen Eroberung wurden sie u. a. dazu eingesetzt, Ende der 1940er Jahre und in den 1950er Jahren die Demonstrationen für die Unabhängigkeit in Marokko zu unterdrücken. Unter den „tirailleurs sénégalais“ waren alle Bevölkerungsgruppen des Kolonialreiches vertreten, obgleich die Bezeichnung „senegalesisch“ in der Erinnerung hängen blieb.

21 Vgl. Le Matin vom 25.12.2000 und 30.12.2002. Fès ist das Zentrum der islamischen Bruderschaft der Tidjaniya und ein zentraler Ausgangspunkt der Islamisierung Afrikas. Dazu s. a. die Untersuchungen von P. Mbow, Ahmad Baba de Tombouctou: précurseur des relations culturelles entre Fes et le Sudan Occidental. In: Fès et l'Afrique, Relations économiques, culturelles et spirituelles, Rabat 1996, S. 107-114; O. Kane, Les relations (Anm. 19).

22 S. Wippel, Rückbesinnung auf Afrika: Neue Tendenzen transsaharischer Beziehungen der nordafrikanischen Staaten. In: R. Hofmeier/C. Jakobeit (Hrsg.), Afrika Jahrbuch 2000, Politik, Wirtschaft und Gesellschaft in Afrika südlich der Sahara, Institut für Afrika-Kunde, Opladen 2001, S. 60-70; L. Marfaing/S. Wippel (Hrsg.), Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine (Anm. 1).

atlantische Küste. Dies führte zu neuen Bedürfnissen in der afrikanischen Bevölkerung und zur Herstellung neuer Waren für den Bedarf der Industrien im Mutterland. Historiker sprachen daher davon, daß „die Karavelle die Karawane ersetzt habe“.²³ Mit der fortschreitenden kolonialen Durchdringung und der dadurch provozierten Zunahme des Widerstand wurde der Raum zu einem Gebiet der Unsicherheit; die transsaharischen Beziehungen verloren ihre frühere Bedeutung und die Sahara wurde zu einem immer weniger durchlässigen Hindernis.

Mauretanien wurde von den französischen Kolonisatoren als „Pufferzone“ bezeichnet, in der die Wirtschaft von der Politik dominiert wird, und schien strategisch nur für die Verteidigung der Grenzen der *Afrique Occidentale Française* (AOF) wichtig zu sein²⁴. Erst 1920 wandelte sich der Status Mauretaniens von einem „Zivilterritorium“ zu einer eigenständigen Kolonie. Noch bis Ende der 1930er Jahre jedoch war die politische Lage im Westen Afrikas vom Widerstand der maurischen Stämme gegen die Festsetzung der Kolonialmacht geprägt. Entführungen von Reisenden und Schiffbrüchigen an der mauretanischen Küste bildeten lange Zeit für die maurischen Stammeschefs eine Gelegenheit, um von den Kolonialbehörden ein Lösegeld für die Befreiung der Gefangenen zu erlangen²⁵; die Wege blieben weiterhin von Raubüberfällen und Sabotageakten bedroht, vor allem wenn die Waren und das Material, die dort befördert wurden, für die Kolonialarmee oder die Kontingente der „Méharisten“ bestimmt waren²⁶. In den 1930er Jahren erschloß die französische Kolonialmacht das Gebiet zwischen Saint-Louis und Nouakchott und hinauf bis zum 25. Breitengrad (Bir Mogh-

²³ B. Barry, *La Sénégalie du 15e au 19e siècle, Traite négrière, islam, conquête coloniale*, Paris 1988; A. W. Ould Cheikh, *La caravane et la caravelle, Les deux âges du commerce de l'Ouest saharien*. In: *Cahiers d'études pluridisciplinaires: L'Ouest Saharien, Histoire des sociétés maures* 2 (1999), S. 22-69.

²⁴ Vgl. Archives Nationales du Sénégal (ANS): dossier 9 G 69 [107] – Rapport Lieutenant Bérard – 28 mai 1926: Mauritanie: Reconnaissance de la piste automobile de Saint-Louis à Atar par Nouakchott – Eventualité transfert du chef lieu de la Mauritanie à Atar / Dakar 22 sept. 1928 / GG AOF à Gouverneur Mauritanie.

²⁵ Vgl. Archives de la République Islamique de Mauritanie à Nouakchott (DAN): DAN E/2 dossier 129: Renseignements – Bureau de Renseignements d'Agadir – délivrance des naufragés du vapeur « Oued Sebou » prisonniers des Maures: In der Umgebung des Kap Mogador wurde am 7. Januar 1918 das Dampfschiff Oued Sebou von einem deutschen Unterseeboot versenkt. Solche Ereignisse wurden bereits Ende des 19. Jahrhunderts in den Notizen von Camille Douls (1888/1991, S. 190) erwähnt.

²⁶ Vgl. ANS: 9 G 60 [107]: Mission de reconnaissance dans le NE de la Mauritanie par le capitaine Jayet – commandant le groupe nomade de Chinguetti – mars 1928.

rein) – was einer Reise von 11 Tagen über 1.400 km Pisten entsprach – und weiter nach Tindouf.²⁷

Im französischen Kolonialgebiet stellte die spanische Kolonie Río de Oro eine Enklave dar, und Frankreich und Spanien gelangten, von einzelnen Maßnahmen abgesehen, nie zu einer abgestimmten Politik. Die Franzosen beklagten, daß die Spanier in Río de Oro sich damit begnügten, ihre Truppen in den beiden befestigten Städten Villa Cisneros (heute Dakhla) und Cap Juby (heute Tarfaya) einzuschließen, ohne sich um das Hinterland zu kümmern, das, zusammen mit dem marokkanischen Süden, den „Wüstenrändern“ schützenden Unterschlupf biete²⁸. Die Differenzen verschärfen sich noch während des Zweiten Weltkriegs aufgrund des Bündnisses zwischen Spanien und Deutschland²⁹. Die lokale Bevölkerung wußte die kolonialen Unterschiede zwischen den jeweiligen Verwaltungs-, Wirtschafts-, Nahrungs- und Rechtssystemen immer zu ihren eigenen Gunsten zu nutzen.

Die wirtschaftlichen Interessen bestimmten den Fortgang der Kolonialpolitik und die Fortsetzung der räumlichen Expansion, denn solange die Region nicht befriedet war, blieben Wirtschaftskontakte schwierig. Die Franzosen versuchten sich einen Wirtschaftsraum zu schaffen, in dem sie den Handelsaustausch dominierten. So entschieden sie, welche Waren an welchen Orten gehandelt werden durften. Sie errichteten die Infrastruktur, um den Handel zu kontrollieren, von der vor allem die französischen Handelshäuser profitierten. Die einheimischen Händler nutzten die politische wie wirtschaftliche Konkurrenz unter den Kolonialmächten aus, um ihre Produkte zu verkaufen: über die Spanische Sahara oder Gambia importierte europäische Waren waren für die lokale Bevölkerung aufgrund der Unterschiede in den Einfuhrzöllen erheblich billiger als die von den Franzosen eingeführten Waren, denen es nicht gelang, die transsaharischen Handelsnetze unter ihre Kontrolle zu bringen. So versuchten sie, durch das Ziehen von Verwal-

27 Vgl. ebd. – Pistes sahariennes – sept. 1938-avril 1939. S. a. O. du Puigadeau, La piste Maroc-Sénégal, Paris 1954; G. Désiré-Vuillemin, Aperçu historique de la Mauritanie du XIXe siècle à l'indépendance. In: Centre de Recherches et d'Etudes sur les Sociétés Méditerranéennes/Centre d'Etudes d'Afrique Noire (Hrsg.): Introduction à la Mauritanie, Paris 1979, S. 67-100; Ould El Hacem Moctar, Les échanges intermaghrébines à travers „la piste impériale“ Nouakchott-Tindouf-Goulime 1920–1950. In: Ch. Chanson-Jabeur/X. Godard/M. Fakhfakh/B. Semmoud (Hrsg.), Villes, transports et déplacements au Maghreb, Paris u. a. 1996, S. 145-152; S. Caratini, L'éducation saharienne d'un képi noir, Mauritanie 1933–1935, Paris 2002. Der nördliche Teil Mauretaniens konnte erst in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts, nach dem Abschluß der „Pazifizierung“, erschlossen werden.

28 Vgl. ANS: 9 G 69 [107]: Général de la division des troupes à Gouverneur Général, Dakar le 29 sept. 1928.

29 Vgl. DAN E/2 dossier 129: Renseignements sur le Rio: 1939.

tungsgrenzen, vor allem im Sudan³⁰, die Handelsbeziehungen umzulenken und systematisch zu zerschlagen; dem englischen und spanischen Handel wurde der Zugang nach Atar gesperrt, das im Zentrum des transsaharischen Verkehrsnetzes Richtung Mauretanien und Spanische Sahara lag.

Diese Karawanenwege wurden gleichermaßen von Pilgern genutzt, die sich nach Mekka begaben³¹ und dabei die Gelegenheit nutzten, Handel zu betreiben. Offiziell hatte die Kolonialverwaltung im Senegal die Pilgerfahrt nach Mekka über die Sahararouten bis 1900 untersagt. Danach begleiteten die Méharisten³² aufgrund der Unsicherheit der Wege³³ die Pilgerzüge bis nach Mogador (dem heutigen Essaouira), wo diese auf das Schiff umstiegen, um nach Kairo und schließlich nach Mekka zu gelangen.³⁴ Ab den 1920er

30 Es handelt sich hierbei um das koloniale Territorium des „Französischen Sudan“. Dieser umfaßte das heutige Mali; zeitweise gehörten je nach der damaligen administrativen Gliederung durch die Kolonialverwaltung auch – ganz oder teilweise – Mauretanien sowie Teile Algeriens und der französischen Sahara dazu. Die Grenze des Sudan östlich von Tichit unterbrach rücksichtslos die natürliche Verbindung zwischen Oualata und dem heutigen Mali. 1937 stellte ein Wirtschaftsbericht die eingeschlossene und künstliche Lage von Tichit zwischen den neugezogenen kolonialen Grenzen fest. Vgl. DAN E/2 136: Bulletin renseignements éco, Agadir (?): Rapport de tournée effectuée du 29 janvier au 28 février 1937: Tidjikdja, le 17 mars 1937. Die Region Hodh im Südosten, die mehrheitlich von Mauren bewohnt wird, wurde erst nach Unruhen 1944 dem heutigen Mauretanien angegliedert.

31 Treff- und Sammelpunkt der Karawanen, die von Süden aus der Fouta, von Timbuktu und Ségou kamen, war Chinguetti. Danach vereinigte sich die Route mit einer aus dem Osten kommenden, transversalen Achse.

32 Die Méharistes sind die Truppen, die für die Sicherheit der Sahara und die Kontrolle der Nomaden zuständig waren. Eine Meharieten-Einheit umfasste französische Offiziere, Tirailleurs Sénégalais sowie Mauren, insgesamt ca. 200 Soldaten.

33 Die Razzien trafen auch die Pilgerkarawanen. Die Gruppen, die die Überfälle unterstützten oder durchführten, rechtfertigten als Muslime ihre Übergriffe mit dem Widerstand gegen die Ungläubigen auf islamischem Boden. Die Wallfahrer wurden trotz ihrer religiösen Zugehörigkeit Ungläubigen gleichgesetzt, da sie sich bspw. von der französischen Armee begleiten ließen oder weil die Senegalesen, die sich häufig unter den Pilgern befanden, angeblich der französischen Kolonialmacht dienten. S. DAN E/2 dossier 129: Bulletin de renseignements – 16 juin au 15 juillet 1929 (?) – Gouvernement Général de l'AOF, colonie de la Mauritanie, affaires politiques, Annexe n° 3. Um trotz des Verbots der Kolonialverwaltung ungehindert reisen zu können, verschafften sich einige Senegalesen einen gambischen Paß, andere begaben sich ohne Genehmigung auf den Weg (Kh. Mbacké, *Le pèlerinage à la Meque: le cas du Sénégal 1886–1986*, Thèse de doctorat, Institut Fondamental d'Afrique Noire [IFAN], Dakar 1991).

34 J. Schmitz, *L'Islam en Afrique de l'Ouest: les méridiens et les parallèles*. In: *Afrique noire et monde arabe: continuités et ruptures*, Autrepars 16, Paris 2000, S. 117–137, hier S. 127.

Jahren begaben sich die Wallfahrer direkt auf dem Seeweg von Saint-Louis, später von Dakar nach Casablanca. Dasselbe galt für die Pilgerfahrt nach Fès, die über Casablanca verlief. Diese Schiffsverbindung versetzte dem Überlandhandel schließlich den letzten Stoß.³⁵

Dennoch setzten die Händler in diesem Raum zwischen Sahara und Sahel ihre Geschäfte fort, jedoch außerhalb des Einflußbereichs der Kolonialverwaltung und mit Gütern, die die Kolonisatoren nicht direkt interessierten. Sie entwickelten dabei Umgehungs- und Anpassungsstrategien und suchten Nischen wirtschaftlicher Möglichkeiten.³⁶ Ihre Verhaltensweisen waren in der Geschichte und der Religion der dortigen Gesellschaften verankert; andauernd jonglierten sie dabei zwischen Legalität und Illegalität, Solidarität und Gewalt. Diese Situation, die aus den Antagonismen und auseinanderklaffenden Interessen geboren war, behinderte zwar erheblich den Austausch, aber nicht soweit, als daß lokale Interessen tatsächlich bedroht waren.

Die Unabhängigkeit der westafrikanischen Staaten ab den 1960er Jahren, die einherging mit der Errichtung nationaler Grenzen, verfestigte die „Balkanisierung“ der Region, in der seit 1951 die Konflikte und Kriege um die Unabhängigkeit bereits einen Raum voller Brüche geschaffen hatten.³⁷ In der postkolonialen Zeit setzten sich die Auseinandersetzungen fort: dazu zählen die marokkanischen Forderungen nach einem „Groß-Marokko“³⁸, die dazu

35 S. DAN E/2 136: Bulletin renseignements économiques, Agadir. Rapport de tournée effectuée du 29 janvier au 28 février 1937: Tidjikdja, le 17 mars 1937. Vgl. auch R. Aouad-Badoual, Les incidences de la colonisation française (Anm. 19).

36 Vgl. L. Marfaing, Relations et échanges des commerçants sénégalais vers la Mauritanie et le Maroc au XXe siècle. In: Dies./S. Wippel (Hrsg.), Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine, Un espace en constante mutation. Paris/Berlin 2004, S. 251-276; P. Bonte, Les commerçants, „marocains“ et autres, dans l'Adrar mauritanien, La vocation commerciale des Maures. In: ebenda, S. 231-250. Siehe auch J. Galaty, Les frontières pastorales en Afrique de l'Est. In: A. Bourgeot (Hrsg.), Horizons nomades en Afrique sahélienne, Sociétés, développement et démocratie, Paris 1999, S. 241-261.

37 Faktisch war der ganze Bereich, von dem hier die Rede ist, das gesamte 20. Jahrhundert eine Zone von Konflikten und Kämpfen gegen die Kolonialisierung. Die „Pazifizierung“ im Landesinneren war Ende der 1930er Jahre kaum abgeschlossen, als bereits die nationalen Bewegungen in den Städten aufkamen. Anfang der 1970er Jahre begannen die Unabhängigkeitskriege in den spanischen Besitzungen und Ende 1975 der Westsaharakrieg.

38 Die Idee eines nicht nur historisch begründeten „Groß-Marokkos“, das sich vom Mittelmeer bis an den Senegalfluß und vom Atlantik bis weit in die algerische und malische Sahara erstrecken sollte, wurde seit Mitte der 1950er Jahre von Allal El Fassi, dem Führer der Istiqlâl(= Unabhängigkeits) Partei propagiert und bald auch von der marokkanischen Regierung und dem Palast aufgenommen. Im Laufe der 1960er Jahre wurden die Maximalforderungen zurückgenommen und Marokko kon-

führten, daß Marokko die staatliche Existenz Mauretaniens bis 1969 nicht anerkannte, vor allem der Krieg um die Unabhängigkeit der ehemals spanischen Westsahara, deren größter Teil heute von Marokko verwaltet wird, wogegen die Polisario Widerstand leistet, ebenso wie die immer wieder aufflammenden Konflikte am Senegalfluß zwischen Mauretanien und dem Senegal³⁹.

Die Straße

Die Trasse der heutigen Straße hat nur wenig Bezug zur Geschichte dieses Raumes, den sie durchquert. Zwar fand regionaler Handel seit langem auch über eine Route entlang der Küste, den *Tariq es Sahel*, statt, die noch im 19. Jahrhundert verwendet wurde.⁴⁰ Die wichtigsten Strecken befanden sich jedoch weit entfernt im Landesinneren. Seit dem 14. Jahrhundert verliefen die großen Karawanenachsen Nordwestafrikas zwischen Mali und Marokko von Gao und Timbuktu über Tegahza weiter nach Mogador oder via Sijilmasa nach Fès⁴¹ und Ceuta. In späterer Zeit und bis ins 19. Jahrhundert hinein verliefen vom Senegal aus transsaharische Strecken über Saint-Louis, Rosso und Boutilimit (bzw. von Mali ab Nioro), erreichten dann Atar, Idjil und Tindouf, schließlich Mogador. Auch folgten weder die nach dem Ersten Weltkrieg geplante „transmauretanische“ Bahn⁴² noch die berühmte „Piste impériale n° 1“ der von den Spaniern besetzten Küste.

zentrierte sich auf die „Rückgewinnung“ der an sein Staatsgebiet angrenzenden spanischen Besitzungen. Vgl. bspw. F. de la Serre, Les revendications marocaines sur la Mauritanie. In: *Revue Française de Science Politique* 16 (April 1966) 2, S. 320-331; A. Faure, Mauritanie: République Islamique ou province marocaine, [Rabat?] 1961; M. Ould Daddah, La Mauritanie contre vents et marées, Paris 2003.

39 Dies bezieht sich auf die zwischenethnischen Konflikte, die bereits die ganze Zeit in dieser Region latent vorhanden waren, bevor sie 1989 ihren Höhepunkt erreichten, dem bis heute weitere Ausbrüche folgten.

40 P. Bonte, La Montagne de Fer, La SNIM (Mauritanie): Une entreprise minière saharienne à l'heure de la mondialisation, Paris 2001, S. 19; R. Aouad-Badoual, Les incidences de la colonisation française (Anm. 19), S. 62.

41 Die im 7. Jahrhundert gegründete Stadt Sijilmasa wurde zum wichtigsten Umschlagplatz des Maghreb für den Handel nach Süden, aber auch für den marokkanischen Warenverkehr in den restlichen Maghreb und nach Ägypten und dem Mashrek. Im 12. Jahrhundert wurde Fès zum Kreuzungspunkt zwischen dem Maghreb, dem Orient und Spanien.

42 o. V., Les voies ferrées en Afrique, Transsahariens et Transafricains. In: *L'Afrique Française* (Bulletin mensuel du Comité de l'Afrique Française et du Comité du Maroc) 28 (Décembre 1918) 12, S. 404-408; J. Donon, Le Transmauritanien, Une solution de la question des chemins de fer transsahariens. In: *Renseignements coloniaux*,

Die Idee einer Straßenverbindung zwischen den französischen Besitzungen im Norden Afrikas und im Sahel ist nicht neu.⁴³ Während der gesamten Kolonialzeit wurde über eine Durchquerung der Sahara mit dem Auto oder dem Zug phantasiert, wurden Straßen- und Bahnverbindungen entworfen, doch gab es immer wieder neue Pläne, und bestehende Vorhaben wurden regelmäßig wieder verworfen. Schon in den 1920er Jahren hatten die Franzosen sporadisch Verbindungen zwischen ihren nordafrikanischen und (sub-)saharischen Kolonialgebieten hergestellt, und erste Aktivitäten zur Erkundung einer transsaharischen Trasse, die Marokko mit Mauretanien und der AOF verbinden sollte, waren bereits von algerischer wie von mauretanischer Seite aus begonnen worden.⁴⁴ Anfang 1929 entschied die fünfte nordafrikanische Konferenz zwischen Algerien und Mauretanien eine saharaüber-schreitende Verbindung einzurichten.

Die Etablierung einer dauerhaften Verbindung wurde schließlich möglich, nachdem 1934 Mauretanien und die algerisch-marokkanischen Grenzgebiete tatsächlich befriedet worden waren.⁴⁵ Dem Bau einer Straße kam nun eine zentrale Rolle für die Sicherung der eroberten Gebiete zu. Zugleich kam es in Marokko, vor allem in den Kolonialkreisen des Protektorats, zu großen Kampagnen in der Öffentlichkeit und in der Presse zugunsten von Verbindungen sowohl Richtung Nigerbogen als auch durch Mauretanien.⁴⁶ 1936 wies der französische Kolonialminister den Generalgouverneur der AOF auf die wirtschaftliche und militärische Bedeutung der transmauretanischen

Supplément de l'Afrique Française (Bulletin mensuel du Comité de l'Afrique Française et du Comité du Maroc) 32 (Januar 1922) 1, S. 17-21.

43 Vgl. im folgenden O. du Puigadeau, La piste Maroc-Sénégal (Anm. 27); G. Désiré-Vuillemin, Aperçu historique de la Mauritanie (Anm. 27); Moutar, Les échanges inter-maghrébines (Anm. 27). S. a. M. S. Ould Hamdy, Histoire de la Mauritanie, Le face à face pluriséculaire avec l'Europe (o. J.). In: Aattaalim 28/29, Teil V: Le temps des Administrateurs (1935-1975), Kap. 1.2 (www.mr.refer.org/ipn/AT_29_H1.HTM).

44 S.a. ANS: 9 G 69 [107]: Rapport du Lieutenant Berard du 28 mai 1926: Reconnaissance de la Piste automobile St-Louis-Atar par Nouakchott. Auch eine einigermaßen regelmäßige Schiffsverbindung zwischen Casablanca und Dakar als Alternative zum Landweg bestand erst seit 1922. Vgl. bspw. R. Aouad-Badoual, Les incidences de la colonisation française (Anm. 19), S. 420.

45 S. a. Caratino, L'éducation saharienne (Anm. 27), S. 21, 91, 271 ff.).

46 R. Aouad-Badoual, Les incidences de la colonisation française (Anm. 19), S. 460, 511. Im Dezember 1934 fand auch erstmals ein Inlandsflug von Tindouf nach Dakar über Atar und Saint-Louis statt. Ebenso trafen sich bald Autos aus Tindouf und Gao in Taoudéni. Vgl. auch D. Bejui/P. Bejui, Exploits et fantasmes transsahariens (Anm. 14), S. 37. S.a. ANS: 9 G 60 [107]: Bulletin de renseignements pour le mois de janvier 1938 / Colonie du Soudan Français.

Verbindung hin, die so rasch wie möglich fertiggestellt werden solle⁴⁷. Vor Ort sah man realistischer, daß eher eine befestigte Piste als eine ausgebaute Straße in Frage kam. Langsam gingen in den folgenden Jahren die Arbeiten voran, während und nach dem Zweiten Weltkrieg unterbrochen von Phasen der Arbeitskräfte- und Materialknappheit.

Während Pläne einer Straße nach Timbuktu nie ins Stadium der Umsetzung gelangt waren, verband zu Ende der Kolonialzeit unter Umgehung der spanischen Gebiete zumindest eine markierte, wenn auch nur teilweise befestigte Piste Agadir und Saint-Louis im Senegal via Tindouf.⁴⁸ Die Strecken wurden regelmäßig mit Autokonvois befahren, die meist Militärs begleiteten, und von Militärfahrzeugen zur Versorgung der Garnisonen benutzt.⁴⁹ Per Lkw konnte die Strecke Agadir – Atar in etwa einer Woche zurückgelegt werden; zwei Tage waren nötig, um von dort zum Senegal zu gelangen. In den Nachkriegsjahren stieg der Handelsstrom erheblich an.⁵⁰ Handelsorte wie Tindouf oder Atar fanden zeitweise ihre frühere zentrale Rolle wieder, und der ehemalige Militärposten Fort-Trinquet (Bir Moghreïn) wurde zu einer wichtigen Etappe auf der Strecke, an der die Waren zwischen den aus dem Norden und dem Süden kommenden Lkws umgeladen wurden, und profitierte von der Freihandelszone, die die Franzosen 1940 errichtet hatten. Dieser Strom hielt bis 1958 an, bis ihn die großmarokkanisch motivierten Auseinandersetzungen unterbrachen; Dürrewellen, der Algerien- und schließlich der Saharakrieg trugen nach der Unabhängigkeit Mauretaniens zum endgültigen Niedergang der offiziellen Handelsströme bei.

Die „Piste impériale n° 1“ war Teil eines Netzes transsaharischer Pisten, und bis heute wurde in der gesamten Sahara noch keine durchgehend asphaltierte Nord-Süd-Verbindung geschaffen. Verhindert wurde dies in ihrem westlichen Teil lange Zeit durch die politischen Beziehungen in dieser Region, die geprägt ist von dreifachen Bruchzonen – dem marokkanisch-

47 S.a. DAN E/2 dossier 129: Pacification: Politique française en Mauritanie: 1936. „[I] me [Ministre des colonies, d. V.] paraît nécessaire, dans la situation actuelle, de porter tout l'effort sur celles [les pistes, d. V.] qui présentent une importance essentielle pour la défense nationale“ (ebd.: 17 mars 1939 – secret – ministre des colonies à Gouvernement Général de l'AOF, Dakar et Gouvernement Général l'AEF, Brazzaville).

48 Bei der Kolonialverwaltung firmierte die Strecke später offiziell als „Route inter-coloniale n° 3“, für die Marokkaner war sie die „Route du Sud“, oft wurde sie auch einfach „Piste de Mauritanie“ genannt.

49 Für die 1940er Jahre s. a. Ould Daddah, La Mauritanie (Anm. 38), S. 97 f.; für die 1950er Jahre DAN E/2 142: demande d'établissement d'une liaison routière Maroc-Mauritanie 15 juin 1950.

50 Mactar, Les échanges inter-maghrébines (Anm. 27).

algerischen Grenzgebiet, der Westsahara und dem Senegaltal –, von geschlossenen Grenzen und gegenseitigen Ressentiments, die es zu überwinden galt. Auch die Planungen eines panafrikanischen Straßennetzes in den 1970er und 1980er Jahren⁵¹ konnten lange Zeit nicht umgesetzt werden; sie hatten ebenfalls eine kontinentale Straßenverbindung durch die Wüste (über Atar und Smara) und keine Küstenstraße vorgesehen.

Schon 1970 wurde die Eröffnung einer Verkehrsverbindung zwischen Tanger und Dakar als unmittelbare Dividende der Entspannung zwischen den beteiligten Staaten angesehen.⁵² Zur Umsetzung wurde ein *Comité de Coordination de l'Axe Tanger – Lagos* im Rahmen des *Bureau des Routes Transafricaines* eingerichtet. 1973 vereinbarten Algerien, Marokko und Mauretanien, eine gemeinsame Straßenverbindung einzurichten, die Agadir, Tindouf und Atar verknüpfen sollte. Über den Bau einer Verbindungsstraße zwischen Marokko und Mauretanien wurden zudem in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre als wichtiges Kooperationsvorhaben im Rahmen der bilateralen Entwicklungszusammenarbeit nachgedacht. Schließlich verkürzten die afrikanischen Transportminister aufgrund der Besetzung der Westsahara die Strecke zeitweise auf den Abschnitt Lagos – Nouakchott und sahen eventuell eine Weiterführung nach Algier vor.

Die heutige Strecke entlang der Küste von Saint-Louis über Rosso oder den Damm von Diama⁵³ nach Nouakchott und weiter über Nouadhibou – Dakhla – Laâyoune nach Agadir ist somit jüngerem Datums. Sie entspricht dem hinsichtlich ihrer Sicherheit am wenigsten gefährdeten Streckenverlauf für eine internationale Nord-Süd-Verbindung und kann auf nationale Pläne von Anfang der 1980er Jahre aufbauen, die die beiden wichtigsten Städte Mauretaniens miteinander zu verbinden. Diesen Streckenverlauf hatte auch die

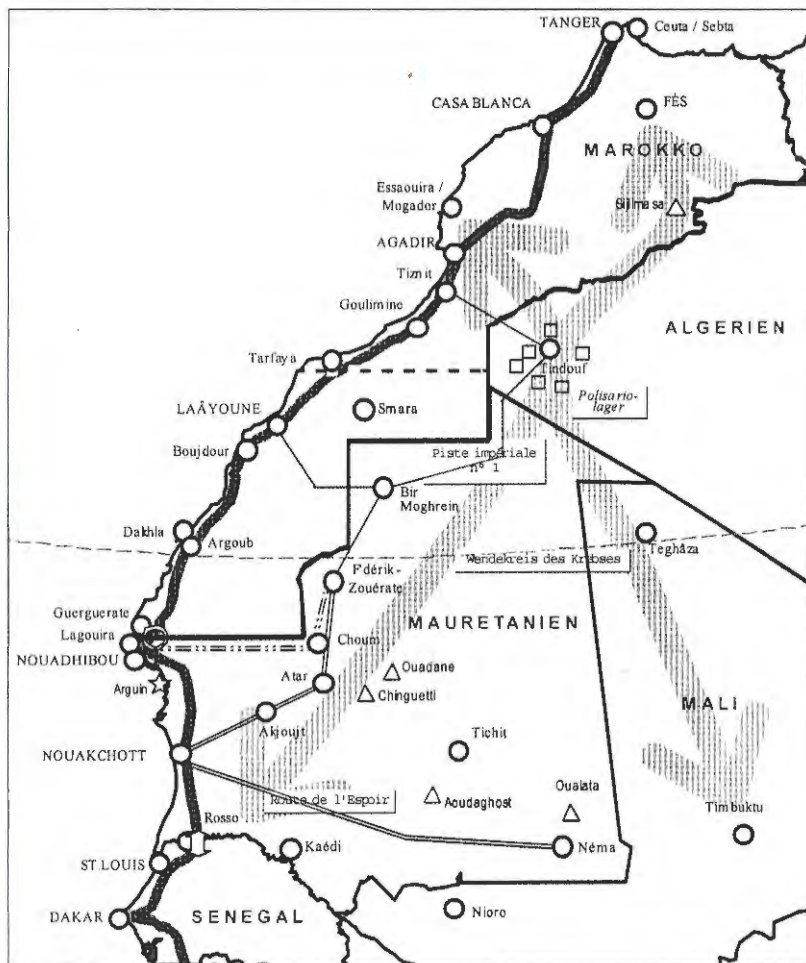
51 H. J. Neubauer, Die Transafrikastraßen – Rückgrat eines kontinentalen Straßennetzes. In: Der Überblick 12 (Dezember 1976) 4, S. 24-28; S. Chikh (Hrsg.), *Le Maghreb et l'Afrique subsaharienne*, Paris 1980, S. 264.

52 Vgl. o. V., *Problèmes frontaliers et territoriaux au Maghreb*. In: *Maghreb* 38, (März/April 1970), S. 35-41, hier S. 36; A. Gaudio, *Mauritanie: mobilisation au nord, raidissement au sud*. In: *Géopolitique Africaine* 6 (Oktober 1987), S. 57-73, hier S. 60; J.-C. Santucci, *La Mauritanie dans les relations inter-maghrébines*. In: *Centre de Recherches et d'Etudes sur les Sociétés Méditerranéennes/Centre d'Etudes d'Afrique Noire* (Hrsg.), *Introduction à la Mauritanie*, Paris 1979, S. 361-380, hier S. S. 369 f. Für Details s. im folgenden auch S. Wippel, „Bruder“ und „Brücke“ (Anm. 3).

53 Die Stadt Rosso am Senegalfluß besteht aus einem – kleineren – senegalesischen und einem – größeren – mauretanischen Teil, die eine Fähre verbindet. Der schwieriger zugängliche, dem Schutz vor Versalzung und der Bewässerung dienende Staudamm von Diama liegt zwischen Saint-Louis und Rosso.

letzte zwischenstaatliche Initiative vom Anfang der 1990er Jahre aufgenommen.⁵⁴










Überblickskarte Marokko – Mauretanien – Senegal



⁵⁴ Vgl. Le Matin 20.6.2000.

Die Darstellung der Grenzen entspricht den internationalen Gepflogenheiten.

Legende:

	Westliche Transsahara- route		geplante Brücke über den Senegalfluß
	Hauptverbindungsstraßen in Mauretanien		Zeltlagerstädte der Polisa- rio um Tindouf
	unterbrochenen Strecken zwischen Marokko, Mau- retanien und Algerien		ehemaliger europäischer Handelskontor / National- park
	Mauretanische Erzbahn		alte Handelsstädte
	Grenzübergang Maureta- nien – Marokko		alte Karawanenwege

Entwurf: Steffen Wippel (© 2003).

Während Marokko seit 1991 bereits 2.500 km Straße zwischen Dakhla und Tanger geteert hatte⁵⁵, zögerte Mauretanien sehr lange, seinen Trassenanteil zu bauen, obwohl zwischen Nouakchott und Nouadhibou keinerlei feste Straßenverbindung existierte⁵⁶: einzig die Fahrt auf einem schmalen Uferstreifen während der Ebbe – vor allem im Winter, da im Sommer der Tidenhub in der Regel nicht ausreicht – und die Durchquerung des Natur- und Vogelschutzgebiets der Banc d'Arguin bot eine Verbindung zwischen den beiden wichtigsten Städten des Landes. Daneben existiert eine Straße von Nouakchott nach Choum, wo das Umladen von Menschen und Gütern auf

55 In der spanischen Kolonialzeit waren nur Teilstücke der westsaharischen Nord-Süd-Verbindung befestigt. Nach Karten von 1976 und auch noch von 1984 waren lediglich die Abschnitte von Laâyoune bis Boujdour, auf der Halbinsel von Dakhla und von Bir Gandouz bis Laguera einspurig asphaltiert (Michelin: Afrique Nord et Ouest, Karte 153, 9. Aufl., Paris 1976, 12. Aufl., Paris 1984). Nach Royaume du Maroc, Ministère de L'Aménagement du Territoire, de l'Environnement, de l'Urbanisme et de l'Habitat: Région Oued Eddahab Lagouira, Débat National sur l'Aménagement du Territoire, Éléments introductifs, Rabat 1999, S. 29 war die Nationalstraße bis Dakhla schließlich durchgehend 1985 asphaltiert; Anfang der 1990er Jahre soll die Strecke bis kurz vor der Südgrenze fertiggestellt gewesen sein (Le Matin vom 20.6.2000). Die Straße dient aus marokkanischer Sicht offiziell der infrastrukturellen Erschließung und der Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung der „marokkanischen Südprowinzen“; offensichtlich ist aber auch das politische Ziel die marokkanische Präsenz vor Ort zu „asphaltieren“.

56 Obwohl Mitte der 1980er Jahre „grünes Licht“ für den Bau der Inlandsverbindung zwischen der Hauptstadt und dem größten Hafen Mauretaniens angekündigt worden war, blieb Mauretanien weiterhin aus Sicherheitsgründen (Regulierbarkeit der Handels- und Flüchtlingsströme, Nähe der Westsahara) zurückhaltend mit der Umsetzung.

die Bahn nach Nouadhibou notwendig wird. Erst im Juli 2000 wurde in Verhandlungen im Rahmen der Kooperationsvereinbarungen zwischen Marokko, Senegal und Mauretanien der Ausbau des Streckenabschnitts Dakar – Saint-Louis (260 km) beschlossen, der zu einer Schnellstraße aufgewertet werden soll, und der Bau einer Brücke zwischen den beiden Ufern des Senegals. Kurz darauf begannen auch die Planungen für den Bau der Straße Nouakchott – Nouadhibou: die geologischen und technischen Studien wurden im Frühjahr 2001 abgeschlossen, im Spätsommer 2001 erfolgte die Ausschreibung der Strecke.⁵⁷ Parallel dazu erfolgte die Vorbereitung der Finanzierung: die Baukosten werden sich auf etwa 70-80 Mio. US-Dollar belaufen und im wesentlichen von dritten Geberländern und -agenturen finanziert werden. Im Sommer 2002 legte schließlich der mauretanische Staatspräsident in Nouadhibou den Grundstein für den Bau der Straße; die Fertigstellung, ursprünglich für Ende 2004 geplant, wird wohl nicht vor 2005 stattfinden.

An den Diskussionen um das Vorhaben waren einerseits die Europäer beteiligt, die befürchten, daß die Straße zu einer Zunahme des Stroms subsaharischer Flüchtlinge führen könnte⁵⁸, andererseits der wissenschaftliche Rat der Banc d'Arguin, der sich um den Erhalt des empfindlichen und über die nationalen Grenzen hinaus bedeutenden regionalen Ökosystems sorgt.⁵⁹ Auch die Mauretanier stehen dem Bau trotz seiner unabdingbaren Notwendigkeit nicht nur positiv gegenüber: um die Banc d'Arguin zu umgehen, verläuft die Straße in einem großen Bogen durch die Wüste. Aufgrund der Zäune, die zum Schutz vor Versandung entlang der Straße errichtet wurden, sehen vor allem die Nomaden und Kamelhirten sich in ihren Bewegungen eingeschränkt und die Wanderungen ihrer Tiere behindert.⁶⁰ Aber auch ein großer Teil der Dörfer entlang der Küste liegt damit weit entfernt von der neuen Verbindung. Allerdings hat die Bevölkerung 2004 bereits begonnen, sich zu verlagern: entlang der Straße haben sich bereits, dort wo die Pisten aus der Banc d'Arguin einmünden, Boutiquen und Eßstände etabliert, die vielleicht auf Dauer den Kern für neue Ansiedlungen bilden könnten.

57 S. Wippel, „Bruder“ und „Brücke“ (Anm. 3).

58 S. La Vie économique 4133 vom 14.-20.9.2001. Diese Befürchtung ist zur Zeit zumindest in Hinsicht auf die Straße substanzlos, da subsaharische Staatsbürger (ausgenommen Mauretanier mit einem gültigen Visum) offiziell schon seit langem nicht über diese Landgrenze nach Marokko einreisen dürfen.

59 International wurde die Befürchtung ausgesprochen, daß eine Strecke in unmittelbarer Küstennähe den fisch- und vogelreichen Nationalpark gefährden könne. S. bspw. Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 30.3.1995; www.ramsar.org/key_rec_5.1_f.htm (Ausdruck vom 8.10.2003).

60 Vgl. Interviews auf dem Weg von Nouakchott nach Nouadhibou im August 2003.

Bis zum Sommer 2003 war der Bau der Straße von Nouakchott Richtung Norden auf fast 80 km vorangekommen, und Schotterdepots wurden etwa alle 20-25 km entlang dem Verlauf angelegt. Ein Jahr später waren die Arbeiten weiter vorangeschritten, jedoch nicht so weit wie ursprünglich vorgesehen⁶¹. Die Strecke von Nouadhibou über die marokkanisch-mauretanische Grenze nach Guergarate (ca. 60 km) war seit 1979 offiziell gesperrt, doch gab es seit 1990 zweimal pro Woche die Möglichkeit, von Norden in von marokkanischem Militär begleiteten Konvois bis zum entmilitarisierten Grenzstreifen zu gelangen, von wo aus die Passage durch das verminten Gelände selbst gesucht werden mußte. Dies bedeutete lange Wartezeiten und Einnahmeverluste für die Betroffenen und führte zu entsprechend langsamen Gütertransporten. Im Februar 2002 wurde der Grenzübergang offiziell wieder geöffnet⁶², allerdings handelte es sich auf mauretanischer Seite noch immer um eine steinige Piste. Kontrollen gab es 2003 nur an den Grenzposten, das während des Saharakrieges⁶³ verminten Gelände im Niemandsland beiderseits der Piste war unbewacht und noch immer nicht geräumt.

Politisch betrachtet reihen sich entlang der Straße Dakar – Tanger weiterhin mehrere größere Krisengebiete. Die Konflikte im senegalesisch-mauretanischen Raum sind nach wie vor latent vorhanden: dazu zählen ethnische Auseinandersetzungen in der Senegalflußregion bis hinauf nach Nouakchott und politische Spannungen aufgrund des mauretanischen Militärregimes⁶⁴ und der äußerst begrenzten Beteiligung der schwarzen Bevölkerung an der politischen Macht. Die Strecke von der marokkanischen Grenze bei Guergarate bis nach Tah, an der ehemaligen Nordgrenze der Westsahara, verläuft noch immer durch ein Militärgebiet mit erheblicher Präsenz marokkanischer Truppen und in Laâyoune von Soldaten der UNO. Noch sind die Probleme, die sich aus der faktischen Besetzung des – größeren – westlichen Teils der Westsahara durch Marokko⁶⁵, den ungeklärten Status der Sahrawis

61 Die Abzweigung zur marokkanischen Grenze war im August 2004 fertig asphaltiert, doch aus Nouakchott kommend waren die letzten 100 km vor Nouadhibou noch kaum in Angriff genommen worden.

62 Vgl. bspw. *Le Matin* vom 15.3.2002; *Maroc hebdo International* 502 vom 15.-21.3.2002.

63 Seit 1991 herrscht prinzipiell ein Waffenstillstand.

64 Das letzte Beispiel ist der gescheiterte Staatsstreich vom 8./9. Juni 2003.

65 Mit dem Bau von sechs „Mauern“ (meist in Form befestigter und überwachter Sandwälle mit Sicherheitsstreifen) versuchte Marokko im Verlauf der 1980er Jahre immer größere Teile der Westsahara vor Übergriffen der Polisario zu sichern und unter seine feste Kontrolle zu bringen. Insgesamt bestehen Verteidigungsanlagen dieser Art von 2 700 km Länge; Marokko kontrolliert damit dauerhaft über zwei Drittel der ehemaligen spanischen Kolonie. Dazu s. bspw. U. Clausen, *Von Marokko besetztes Territorium: Westsahara*. In: D. Nohlen/F. Nuscheler (Hrsg.), *Handbuch der*

und den Forderungen der Polisario ergeben, trotz der augenblicklich respektierten Waffenruhe und der andauernden Verhandlungen über ein Referendum der Bevölkung der Westsahara⁶⁶ nicht gelöst. Daneben darf der eng damit verknüpfte algerisch-marokkanische Konflikt nicht vergessen werden.

Noch ist also die Infrastruktur unvollständig und die Reise entlang der Route bleibt schwierig. Der Senegalfluß kann nur über den Diamastaudamm oder per Fähre bei Rosso überquert werden. Deren Kapazität ist begrenzt, und sie nimmt den Pendelverkehr zwischen den beiden Ufern erst morgens um 10 Uhr auf; bereits um 12.30 h beginnt die Mittagspause und nachmittags werden die Überfahrten von 15 bis 18 Uhr fortgesetzt. Lediglich Pirogen garantieren ein kontinuierliches Übersetzen von Personen. Sie nehmen dafür zwischen dem Einfachen des Fährpreises während der offiziellen Übersetzzeiten und dem Doppelten während der Fährpausen⁶⁷. Im weiteren besteht die Strecke zwischen Nouakchott und der marokkanischen Grenze zum einen derzeit noch vorwiegend aus Piste. Zum andern bietet die zunehmende Asphaltierung der Straße zwar einen großen Vorteil, doch muß berücksichtigt werden, daß die Bankette nicht befestigt sind, daß sich häufig Tiere auf der Fahrbahn befinden und daß an vielen Stellen Versandungsgefahr besteht; aber die Route existiert und ist befahrbar, auch wenn die Natur vor Ort sie ignoriert.

Auswirkungen der Grenzöffnung auf den regionalen Austausch

Personenverkehr

Die Öffnung der Grenze zwischen Mauretanien und Marokko am Übergang von Guergarate führte umgehend zu einem steigenden Zufluß von Personen. Während im Januar 2002 noch 1.143 Grenzübertritte gezählt wurden, waren es im Februar 2002 bereits 2.510; dies entsprach einer Zunahme um 120%.⁶⁸

Dritten Welt 6, Nordafrika und Naher Osten, Bonn, 3. Aufl. 1993, S. 261-273, hier S. 265.

66 Ende September 2003 ließ die plötzliche Ablehnung des von der UNO präsentierten Plans einer Volksabstimmung durch Marokko erneut eine friedliche Lösung des Problems in weite Ferne rücken.

67 Während der Betriebszeiten der Fähre muß man mit 4.000 Francs CFA (ca. 6 €) für eine Überfahrt mit der Piroge, die höchstens 20 Personen befördern kann, rechnen. Die Preise steigen bis auf 10.000 Francs CFA (über 15 €) außerhalb dieser Zeiten. Die Fahrt über Diamastau verläuft über die Krone des Senegalstaudamms; doch sind die Zufahrtsstraße zum Damm auf senegalesischer Seite ebenso wie das Teilstück auf mauretanischem Gebiet bis zur Hauptstraße nach Nouakchott in sehr schlechtem Zustand.

68 Vgl. Le Matin vom 15.3.2002. In Anbetracht des sehr kurzen Zeitraums, den die Zahlen abdecken, und der fehlenden Angaben für die Zeit vor 2001, erweist sich ihre

Die Zahl der Reisenden, die 2002 die Grenze passierten, verteilte sich auf folgende Nationalitäten:

Grenzübertritte von Reisenden am Übergang Guergarate zwischen dem 2.2.2002 und dem 31.8.2002				
	Marokkaner	Mauretanier	Andere	Summe
Einreisen nach Marokko	3.766	4.081	1.589	9.436
Ausreisen aus Marokko	3.872	4.102	3.007	11.781
Summe	7.638	8.183	5.396	21.217

Quelle: Administration des douanes et des impôts indirects in Dakhla, August 2003.

Bereits im ersten Monat nach Öffnung des Grenzübergangs in Guergarate wurde der Grenzübertritt von 935 Fahrzeugen gegenüber nur 487 im Januar 2002 registriert; dies entsprach einer Zunahme um 92%. Folgende Tabelle zeigt die Zahl und die Herkunft der Fahrzeuge, die 2002 den Grenzposten passierten:

Grenzübertritte von Fahrzeugen am Übergang Guergarate zwischen dem 2.2.2002 und dem 31.8.2002				
	Marokkaner	Mauretanier	Andere	Summe
Einreisen nach Marokko	317	1.276	572	2.165
Ausreisen aus Marokko	385	1.249	3.188	4.822
Summe	702	2.525	3.760	6.987

Quelle: Administration des douanes et des impôts indirects in Dakhla, August 2003.

Neben einigen Touristen nutzen vor allem Mitglieder von Familien aus dem Senegaltal die Straße auf dem Abschnitt Senegal – Mauretanien sowie von saharawischen Familien auf der Strecke zwischen Nouakchott – Nouadhibou und Dakhla bis nach Laâyoune. In Nord-Süd-Richtung reisen viele subsaharische Migranten, die in Europa leben, in ihr Herkunftsland. Man hätte auch annehmen könne, daß besonders illegale Migranten aus dem subsaharischen Afrika diese neue Verbindung annehmen. Jedoch haben wir auf der gesamten Strecke zwischen Nouadhibou und Agadir keinen einzigen gesehen, obgleich in Nouakchott und Nouadhibou die Anwesenheit von senegalesischen

Bewertung und vor allem die Darstellung einer längerfristigen Entwicklung als schwierig. Die Anzahl der Mauretanier, die diesen Übergang benutzten (4.081), entsprach fast der Hälfte aller 2002 offiziell nach Marokko eingereisten Mauretanier (8.017). Vgl. BMCE Bank, Revue d'information de la Banque Marocaine du Commerce Extérieur 288, November/Dezember 2002, S. 15.

Straßenhändlern, die mitteilten, nur auf eine Gelegenheit zu warten, nach Marokko zu kommen, augenfällig ist⁶⁹. Tatsächlich gelingt es einigen die Grenze auf irgendwelchen Wegen illegal zu passieren. So ist auch die Zahl der festgenommenen Personen auf der Landstrecke Mauretanien – Marokko relativ groß⁷⁰. Darüber hinaus ist auch bekannt, daß die Boote, die dem Schmuggel aller Arten dienen, in Dakhla hergestellt werden⁷¹.

Hingegen sind Händlerinnen und Händler entlang der Strecke äußerst aktiv. Am Grenzposten von Rosso (Senegal) stehen die senegalesischen Händlerinnen mit ihren Paketen Schlange; sie gehen jedoch kaum über Nouakchott hinaus, jedenfalls haben wir keine einzige getroffen, die bis Marokko „die Straße gemacht hat“, obwohl zwischen Dakar und Casablanca ein florierender Handel besteht.⁷² Abgesehen von den Kleinhändlerinnen zeugt dagegen der Warentransport über die Straße von einem äußerst aktiven Handel, obgleich noch immer die seit längerem vorgesehene Unterzeichnung eines Freihandelsabkommens zwischen Marokko und Mauretanien und die effektive Umsetzung der bereits paraphierten Vereinbarung Marokkos mit der

69 Interviews in Nouakchott und Nouadhibou im August 2003, aktualisiert im August 2004.

70 So wurden dort bspw. zwischen dem 1. Januar und dem 24. November 2002 807 Subsaharier verhaftet. Herkunftsländer waren in alphabetischer Reihenfolge: Angola 2; Kamerun 10; Côte d'Ivoire 6; Demokratische Republik Kongo 8; Gambia 13; Ghana 140; Guinea 25; Liberia 8; Malawi 2; Mali 290; Mauretanien 2; Nigeria 60; Senegal 180; Sierra Leone 50; Sudan 1; Zimbabwe 8 (Barros/Lahlou/Escoffier u.a. 2002). 2002 wurden 1.240 subsaharische Flüchtlinge aus dem subsaharischen Afrika von der marokkanischen Polizei in der Südgebiet verhaftet; 2003 betrug die Zahl der Aufgegriffenen 1.400. Im ersten Halbjahr wurden bereits 2.770 Flüchtlinge, die ebenfalls mehrheitlich aus dem subsaharischen Afrika kamen, abgefangen (AFP 11.7.2004 nach *L'Intelligent.com*; *L'Opinion* 12.7.2004).

71 Ein Teil der Boote, die dem Schmuggel dienen, wird mit Lkws – wohl durchaus mit dem Segen der Polizei – nach Tarfaya gebracht. Vgl. dazu folgendes Zitat: „[...] Etant donné les nombreux contrôles et barrages dans cette région, il ne fait pas doute que le trafic bénéficie de complicité auprès des autorités de la gendarmerie [...]“ (France Libertés/AFASPA 2003, S. 49). Der Küstenabschnitt um Tarfaya gilt als Ausgangspunkt der Überfahrt von Migrant*innen auf die Kanarischen Inseln.

72 Nicht nur größere Unternehmer, die es sich angesichts ihrer Umsätze leisten können, auch die Kleinhändlerinnen nehmen schon für die Strecke Dakar – Nouakchott häufig das Flugzeug. Von Nouakchott schicken sie ihre Waren dann über den Landweg zurück nach Dakar. Die Händlerinnen, die mit Casablanca Handel betreiben, nehmen ihre Waren auf dem Flug als begleitetes Fluggepäck mit. Jedoch werden die Verhandlungen mit den Zollbeamten am Flughafen immer schwieriger und das Übergepäck ist so teuer, daß man damit rechnen kann, daß auf mittlere oder längere Sicht auch für den Handel mit Marokko zunehmend die Landverbindung genutzt werden wird.

Westafrikanischen Wirtschafts- und Währungsunion (UEMOA) aussteht. Zwischen Nouakchott – Nouadhibou bis nach Dakhla und Laâyoune sind zahlreiche maur(etan)ische und sahrawische Händler und Händlerinnen anzutreffen. Diejenigen, die regelmäßig die Grenze überqueren, gehören oft denselben Familien an, wie die Personen, die auf marokkanischer oder mauretanischer Seite in den zuständigen Grenzbehörden tätig sind, was den informellen Handel erheblich vereinfacht. Von Rosso bis Dakhla gibt es jedoch keinerlei organisierte Beförderungsmöglichkeiten. Abgesehen von einigen mauretanischen Überlandtaxi, die bis zur marokkanischen Grenze fahren und dort einen Fahrzeugwechsel notwendig machen, bieten vor allem Händler mit ihren Transportern und Lkws nicht motorisierten Passagieren und Kleinhändlerinnen Fahrmöglichkeiten. Mercedes-Busse und Toyota-Pick-ups sind sehr geschätzt, vor allem wenn es sich um Obst- und Gemüsetransporte handelt. Sie fahren leer nach Dakhla, das 340 km nördlich der Grenze liegt, und kehren am nächsten Morgen mit einer Ladung von drei Tonnen Obst und Gemüse für den mauretanischen Markt zurück. Erst ab Dakhla gibt es Richtung Norden von Busgesellschaften unterhaltene öffentliche Verkehrsverbindungen.

Warenverkehr

Die Angaben zum Warenverkehr sind wenig zuverlässig: zum einen wird der Handel hier in erster Linie informell abgewickelt, zum andern sind weder die mauretanische noch die marokkanische Verwaltung in den Saharagebieten sehr freigiebig mit der Herausgabe von Informationen.⁷³ Folgende Tabelle gibt die verfügbaren Zahlen zu den Zollaktivitäten und zu den deklarierten Warenein- und -ausfuhren der Region auf dem Land-, Luft- und Seeweg wieder. Sie zeigen, daß innerhalb eines Jahres die marokkanischen Importe, die über die südliche Westsahara eingeführt wurden, um fast zwei Drittel zunahmen und im Zeitraum der Umfang der marokkanischen Ausfuhren aus und über denselben Zollunterbezirk fast um den Faktor 280 wuchsen.⁷⁴

73 Zur Bewertung der Zahlen vgl. die Anmerkung in Fußnote 68.

74 Diese werden nur zu einem geringen Teil für die südlichen gelegenen Länder bestimmt sein. Ein großer Teil der Exporte dürfte aus dem Fischfang (im Unterbezirk Laâyoune entsprechend auch aus dem Phosphatabbau) stammen und auf dem Seeweg bspw. in die EU gehen.

Außenhandel des Zollbezirks Laâyoune, Büro Dakhla 2001 und 2002

Werte in MAD	2001	2002	Zunahme
Importe	7.548.483	12.411.925	+ 64%
Exporte	1.235.682	344.664.984	+ 27.792%

Zehn marokkanische Dirham (MAD) entsprechen ca. einem Euro.

Quelle: Administration des douanes et des impôts indirects in Dakhla, August 2003.

Die folgende Tabelle gibt Gewicht und Wert der allein über den Landweg ein- und ausgeführten und am Grenzübergang Guergarate deklarierten Waren sowie die abgeführten Zolleinnahmen an. Demnach stieg der durchschnittliche monatliche Warenwert, der nach der Öffnung im Jahr 2002 über diesen Grenzübergang aus Marokko ausgeführt wurde, auf mehr als das Zehnfache der Ausfuhren im Januar 2002. Die von den marokkanischen Zollbehörden regulär erfaßten Einfuhren stiegen um etwa den Faktor 13. Damit liefen 2002 schätzungsweise – und soweit die Daten vollständig sind – etwa sechs Prozent des offiziellen bilateralen Handels über den Landweg; dies entsprach zwar nur vier Prozent der marokkanischen Ausfuhren nach Mauretanien, aber fast 70 Prozent der offiziellen Einfuhren⁷⁵.

Entwicklung des Warenverkehrs am Grenzübergang El Guergarate 2002

Zeitraum	Importierte Waren			Exportierte Waren	
	Gewicht	Wert	Zoll-einnahmen	Gewicht	Wert
1/2002	560 kg	30.440 MAD	25.020 MAD	62.450 kg	88.112 MAD
2/2002	104.307kg	744.981 MAD	589.602 MAD	93.924 kg	352.309 MAD
Zuwachs	+1.826%	+2347%	+2.256%	+50%	+300%
2-12/2002	34.720 kg**	4.265.698 MAD	3.392.678 MAD	4.025.724 kg	9.997.541 MAD
Monatl. Durchschnitt	3.156 kg	387.791 MAD	308.425 MAD	365.974 kg	908.867 MAD
Zuwachs*	+464%	+1.174%	+1.133%	+486%	+931%

* Verhältnis des monatlichen Durchschnitts zu den Werten für Januar 2002.

** Hier ergibt sich eine Inkonsistenz zur Angabe für Februar in der zuerst genannten Quelle. Mangels Alternative haben wir die Zahl beibehalten.

⁷⁵ Die Anteile sind geringer, wenn man annimmt, daß ein Teil der Waren, die den Straßenübergang passieren, auch für den Senegal und andere westafrikanische Länder bestimmt ist.

Quellen: Daten für Januar und Februar 2002 in Le Matin vom 15.3.2002;
Administration des douanes et des impôts indirects de Dakhla, August 2003.

Nach den offiziellen Angaben erlebte der gesamte Warenaustausch zwischen Marokko und Mauretanien seit etwa Mitte der 1990er Jahre einen raschen und (fast) kontinuierlichen Aufschwung; 2002 wurde mit 41 Prozent die größte Zunahme der letzten Jahre erzielt. Nach Handelseinbußen 2003 ließ sich im ersten Halbjahr 2004 bereits wieder eine kräftige Zunahme des Warenaustauschs beobachten. Dabei überwiegt der Nord-Süd-Handel bei weitem; dies spiegelt die große Nachfrage nach marokkanischen Produkten vor allem in Mauretanien, aber auch im Senegal wieder und die Fähigkeit der Marokkaner, diese zu erfüllen. Handel in Süd-Nord-Richtung findet auf formellen Weg hingegen kaum statt; allerdings ließ sich auch hier 2002 ein außerordentliches Wachstum um etwa das 37fache beobachten. Für Marokko stellen damit seine südlichen Saharagebiete einen veritablen kommerziellen Brückenkopf Richtung Mauretanien und selbst weit über den Senegalfluß hinaus dar.

Bilateraler Handel Marokko – Mauretanien									
Werte in Tsd. MAD	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	1. Hj. 2004
Exporte	78.029	95.590	93.800	111.448	147.526	187.513	259.002	227.598	103.476
Importe	3.332	6.260	2.550	377	298	175	6.261	3.846	9.786
Zunahme*	+17%	+25%	-5%	+16%	+32%	+27%	+41%	-13%	+9%**

* Jährliche Veränderung des *gesamten* bilateralen Handels.

** Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2003.

Quellen: www.mce.gov.ma/EtudeStat/BalanceCom.asp?p=MAURITANIE (Ausdruck vom 18.10.2004); BMCE Bank, Revue d'information ... 243, Juni 1997 und 291, Mai-Juni 2003; Royaume du Maroc, Office des Changes 1999 und 2003; Royaume du Maroc, Ministère du Commerce Extérieur, Computerausdruck vom 15.4.2003.

Definitionsgemäß sind Angaben zum informellen Handel schwierig zu erhalten. Selbst in offiziellen Kreisen wird der informelle Handel zwischen den beiden Ländern auf ca. 80 Prozent des gesamten bilateralen Austausches (also das Vierfache der offiziellen Handelszahlen) geschätzt.⁷⁶ Die Zollverwal-

76 Vgl. Le Matin vom 10.9.2001. S. dazu auch folgendes Zitat aus Finances news vom 6.9.2001: „Certes, le volume des échanges entre le Maroc et la Mauritanie est plutôt insignifiant, d'autant que l'essentiel des échanges commerciaux empruntent des canaux informels facilités par les frontières sahariennes très étendues qui lient les deux pays.“

tung in Dakhla geht jedoch davon aus, daß der Umfang zurückgeht, da der Wert der beschlagnahmten Ware von 10.469.639 MAD im Jahr 2001 auf 2.893.897 MAD im folgenden Jahr fiel, während die Zolleinnahmen in ihrem Unterbezirk (für Importe aus allen Ländern und auf allen Transportwegen) im selben Zeitraum um 113% stiegen. Bei den eingezogenen Waren handelt es sich vor allem um Zigaretten, Mobiltelefone und Stoffe.

– In der Süd-Nord-Richtung umfaßt der informelle Handelsstrom vor allem Waren, die im Hafen von Nouakchott umgeschlagen wurden, der angesichts der geringen Abgaben, die dort fällig werden, in der gesamten Subregion als eine Art Freihafen gilt. Dabei handelt es sich vor allem um Stoffe: Damaststoffe, die aus Europa kommen, und Tücher, die aus Indien eingeführt werden, und die beide bei der saharawischen Bevölkerung und bis in die Kerngebiete Marokkos hinein sehr geschätzt werden. Diese Waren werden in Marokko verkauft oder bei den Sahrawis gegen Kamele, Zigaretten oder andere Waren getauscht, die aus Ländern östlich und südlich der Sahara kommen. So sind beispielsweise Zigaretten, die in Saudi-Arabien speziell für den mauretanischen Markt produziert werden und mit der Aufschrift „vente en RIM“ versehen sind, Gegenstand eines recht lukrativen klandestinen Warenverkehrs⁷⁷. Darüber hinaus findet man in den beschlagnahmten Warenpaketen der Kleinhändlerinnen auch lokale Erzeugnisse, wie afrikanische *boubous* und handgearbeitete Matten.

– In der Gegenrichtung wird der informelle Handel vorwiegend mit Obst und Gemüse betrieben, das für den mauretanischen Markt bestimmt ist und das aus dem Souss stammt, der fruchtbaren Ebene südlich und östlich von Agadir. Darüber hinaus sind marokkanische Produkte wie Plastikmatten, *djellababs* und *babouches* bevorzugte Gegenstände des informellen Handels, die in Mauretanien wie im Senegal sehr geschätzt werden. Auch hochwertigere Produkte wie keramische Kacheln aus marokkanischer Produktion hat die Zollverwaltung von Dakhla unter den informell gehandelten Waren festgestellt.

* * *

Schließlich erlaubt die Wiedereröffnung der Strecke dem Reisenden auch eine Fahrt zurück in die Vergangenheit ... Die Stimmung in Rosso gibt noch immer eine Vorstellung von den aufgeregten Zeiten des Gummiarabikumhandels zwischen senegalesischen und maurischen Händlern im 19. Jahr-

⁷⁷ Die Zigaretten werden über den Hafen von Nouakchott eingeführt, gelangen dann auf versteckten Wegen nach Marokko, zweifelsohne über das Meer nördlich von Nouadhibou, und werden auf dem marokkanischen Markt weiterverkauft, vor allem in den saharischen Gebieten. Eine rasche und nicht verifizierte Überschlagsrechnung ergibt eine Gewinnspanne von 10 € je Stange Zigaretten.

hundert. Die baulichen Überreste aus den aufeinanderfolgenden kolonialen Besetzungen in Portendik, die typischen städtischen Bauten aus der französischen Kolonialzeit in Port Etienne/Nouadhibou bzw. aus der Zeit der spanischen Herrschaft in Villa Cisneros/Dakhla, Boujdour oder Tarfaya sind aufgegebene Zeugen der Geschichte. Das einsam an der Steilküste gelegene Boujdour/Cap Bojador erzählt von den vielen Entführungen von Matrosen gestrandeter Schiffe oder von Reisenden durch die maurische Bevölkerung im 19. Jahrhundert. Tarfaya/Cap Juby, das als Zwischenstopp der französischen *aéropostale* in den 1920er und 30er Jahren und durch die Romane von Saint-Exupéry Ruhm erlangte, ist heute nur noch eine traurige Legende seiner selbst und lediglich bekannt als Transitort der Flüchtlinge, die in Fischerbooten die Kanarischen Inseln zu erreichen suchen ... Schließlich weist nur noch Goulimine, der erste Handelsplatz des Souss auf den von Timbuktu kommenden Karawanenwegen, einen farbigen und reichhaltigen Markt auf, der unter anderem bekannt ist für seine Kamele.

Die zahlreichen euphorischen Äußerungen marokkanischer und mauretanischer Politiker und die Kommentare in der nationalen Presse lassen der Transsaharastraße auch eine große symbolische Bedeutung zukommen.⁷⁸ Die Straße Tanger – Dakar sei das Werk einer beispielhaften Süd-Süd-Kooperation und lasse sich nur mit Großprojekten wie dem Suez- oder dem Panamakanal messen. Strategische Bedeutung für den gesamten afrikanischen Kontinent wird ihr als „transafrikanische Achse“ bis nach Lagos, die die Integration Afrikas vorantreibe, zugeschrieben. Innerhalb des Kontinents stelle sie in erster Linie ein Bindeglied zwischen dem Maghreb und dem westlichen Afrika dar. Vor allem sei das ambitionierte gemeinsame Projekt ein Zeichen des aufblühenden marokkanisch-mauretanischen Verhältnisses und werde die drei miteinander befreundeten Staaten Marokko – Mauretanien – Senegal noch enger zusammenbinden.

Die Straße öffne zugleich den Kontinent und seine Teilregionen nach außen, vor allem nach Europa. Marokko wird dabei die Rolle einer „Brücke“ zugewiesen, dies insbesondere in Verbindung mit anderen infrastrukturellen Großvorhaben wie dem neuen Mittelmeerhafen von Tanger oder dem geplanten Tunnel durch die Straße von Gibraltar.⁷⁹ Auf mauretanischer Seite hingegen wird betont, daß die Rolle des eigenen Landes als Scharnier zwi-

78 S. Wippel, „Bruder“ und „Brücke“ (Anm. 3).

79 Aufgrund geologischer und finanzieller Probleme ist der Bau des Gibraltar-Tunnels noch äußerst fraglich (s. dazu ausführlich S. Wippel, Die „feste Verbindung“ mit Europa, Infrastrukturprojekte über die Straße von Gibraltar und ihre symbolische Bedeutung für die regionalen Zugehörigkeiten Marokkos. In: *asien afrika lateinamerika* 28 (2000), 6, S. 631-676.

schen Nord- und Westafrika gestärkt werde. Damit einher geht die Hoffnung auf einen begleitenden Aufschwung des Handels durch den erleichterten und schnelleren Transport. Den marokkanischen Unternehmen eröffne die Straße den afrikanischen Kontinent für Export und Investitionen. Sie erlaube die Inwertsetzung der immensen wirtschaftlichen Möglichkeiten, vor allem die Erschließung einer der fischreichsten Küsten der Welt und des touristischen Potentials der Region, die den ihr zustehenden Platz innerhalb des ganzen saharischen Raumes wiedererlangen könne⁸⁰. Nicht zuletzt wird auch die politische Bedeutung der Transsahararoute unterstrichen. So wurde auf marokkanischer Seite die Zustimmung Mauretaniens, die Landgrenze nach Marokko zu öffnen, als faktischer Anerkennung der „Marokkanität“ der Sahara interpretiert⁸¹.

Diese Region erlebt somit in jüngster Zeit eine Aufwärtsentwicklung. Es bedarf jedoch eines dauerhaft befriedeten Zustands, damit sie ihr wirtschaftliches Potential, vor allem in der Fischwirtschaft, entfalten kann. Die marokkanischen und mauretanischen Investitionen⁸² in diesem Sahararaum seit 2000 und der Aufschwung des Verkehrs und des Handels an der mauretanisch-marokkanischen Grenze seit 2002 zeigen eine aktive Beteiligung der betroffenen Bevölkerung, die dennoch voller Bedenken in die Zukunft schaut. Dies gilt ebenfalls für den Verkehr zwischen Senegal und Mauretanien. Die saharawische Bevölkerung, deren Familien auf beiden Seiten der staatlichen Grenzen verstreut lebt, die sich in erster Linie als Sahrawis noch vor einer nationalen Zugehörigkeit ansieht und die eine einheitliche Sprache spricht, wünscht nichts mehr als eine Normalisierung der Bedingungen, unter denen sie sich in diesem saharisch-sahelischen Raum bewegt.

Die häufigen Polizei-, Gendarmerie- und Zollkontrollen, auch wenn sie oft eine umgängliche Seite haben, die Arrangements der Kleinhändlerinnen mit den Zöllnern erlauben, sowie die dauerhafte Anwesenheit des Militärs

80 Insbesondere die Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung und der Ausbau der Infrastruktur in der Westsahara wird als Beitrag dazu gesehen, daß das Gebiet um Dakhla seiner Berufung, „ein wirtschaftliches Portal Marokkos in Richtung subsaharisches Afrika zu werden“ (Le Matin vom 4.2.2003), nachkommen könne.

81 Vgl. Maroc hebdo International 541 vom 17.-23.1.2003.

82 Seit der Erwärmung der zwischenstaatlichen Beziehungen zeigt die Holding des bekannten mauretanischen Unternehmers Abdallahi Ould Nouëguéd Interesse an Investitions- und Kooperationsmöglichkeiten in der Westsahara: in Dakhla besitzt sie eine Tochterfirma für Kartonverpackungen und hat mit marokkanischen Privatunternehmern mehrere Fischereifirmen und Fischverarbeitungsanlagen errichtet; als weiterer mauretanischer Unternehmer engagiert sich Sidati Ould Amine in Marokko im Immobilienbereich und im Fischereiwesen (S. Wippel, „Bruder“ und „Brücke“ [Anm. 3]).

lassen die angespannte Stimmung erahnen, in der Journalisten sowie Ausländer, ausgenommen Touristen, nicht wirklich willkommen sind. Die wiederkehrenden Kontrollen lassen auch keinen Raum für Wanderungen illegaler Migranten, die sich nach den Befürchtungen der Europäer durch die Öffnung von Grenze und Straße hätten vervielfachen müssen.

Man kann also durchaus skeptisch und kritisch sein in Hinblick auf die Öffnung der Route und hinsichtlich ihrer Legitimität in den „besetzten Gebieten“.⁸³ Es ist jedoch nicht weniger bemerkenswert, daß sie die erste Realisierung seit Ende des 19. Jahrhunderts darstellt, mit der Teilregionen eines afrikanischen Raumes verbunden werden, die oft genug getrennt betrachtet werden. Ihre Komplementarität und ihre Beziehungen untereinander können und dürfen jedoch nicht übergangen werden.

Archivquellen

Archives Nationales du Sénégal à Dakar (ANS):

8 Q 87 [19] (anciens fonds K): relations commerciales entre le Maroc et l'AOF 1925-1935

6 Q 173 [77]: Rapport sur foire expo et relations commerciales Maroc-AOF

9 G 55 fondu en 9 G 60 et 9 G 69 [107]: Liaisons mauritaniennes

21 G 54 [versement 17]: exodes 1935 – enquête du gouvernement général – DM 14 CD du 25 juin 1935

Archives de la République Islamique de Mauritanie à Nouakchott (DAN):

DAN E/2 dossier 129: Renseignements – délivrance des naufragés du vapeur

« Oued Sebou » prisonniers des Maures – Renseignements sur le Rio: 1939 – Pacification: Politique française en Mauritanie: 1936 – Confins algéro-

83 Der Bau der Verbindung von El Guergarate bis zur Grenze löste eine Beschwerde des Polisario-Vertreter bei der UNO aus, der die erforderliche Bewegung marokkanischer Streitkräfte innerhalb der fünf Kilometer breiten Pufferzone, die außerhalb der marokkanischen Verteidigungsmauer liegt, als Verletzung des Waffenstillstandsabkommens brandmarkte. Er hob die Gefahr einer militärischen Konfrontation hervor, falls Marokko sein Vorhaben durchführe (Sahara Occidental, *Actualités hebdomadaires* 14/2001, 1.-7.4.2001 (www.arso.org/01-f01-14.htm)). Auf Intervention der UNO wurden die Bauvorbereitungen daraufhin zweimal unterbrochen (Sahara Occidental, ... 12/2002, 17.-23.3.2002 (www.arso.org/01-f02-12.htm); Bericht des UN-Generalsekretärs im Februar 2001 über die Lage in der Westsahara (www.arso.org/S-2001-398f.htm)). Schon Ende 2000/Anfang 2001 hatte es erhebliche Proteste und Drohungen seitens der Polisario gegen die Streckenführung Goulimine – Smara – Bir Moghrein der Rallye Paris – Dakar gegeben (Sahara Occidental, 52, 24.-31.12.2000 (www.arso.org/01-f00-52.htm) und Sonderseite www.arso.org/Paris-Dakar/parisdakar.htm)).

marocains 1936 – Gouvernement Général de l'AOF, colonie de la Mauritanie, affaires politiques

DAN A/E 97: Registre civil européen – correspondances a: 1941-43 ; b: 1937-1940

DAN E/2 136: Bulletin renseignements économique – Colonie Soudan Français: réunion 15 dec. 1942 à Aioun représentants civils et Militaires, Mauritanie-Soudan – Rapport de tournée effectuée du 29 janvier au 28 février 1937: Tidjikdja, le 17 mars 1937 – Cercle de Tagant – Colonie Soudan Français: réunion 15 dec. 1942 à Aioun représentants civils et Militaires, Mauritanie-Soudan

E/2 142: demande d'établissement d'une liaison routière Maroc-Mauritanie 15 juin 1950

Bibliothèque générale à Rabat – Registre Royaume Maroc – Archives du Protectorat

Weitere Literatur

Austen, Ralph A., *African Economic History, Internal Development and External Dependency*, London/Portsmouth NH 1987.

Barros, Lucile/Mehdi Lahlou/Claire Escoffier u. a., *L'immigration irrégulière subsaharienne à travers et vers le Maroc*, ILO, Genève 2002.

Bonte, Pierre, *Fortunes commerciales à Shingiti (Adrar mauritanien) au 19e siècle*. In: *Journal of African History* 39 (1998), S. 1-13.

Bovill, Edward William, *The Golden Trade of the Moors, West African Kingdoms in the Fourteenth Century*, Princeton NJ, 2. Aufl. 1995

Curtin, Philip D., *Economic Change in Precolonial Africa, Senegambia in the era of the slave trade*, Madison, Wisc. 1975.

Désiré-Vuillemin, Geneviève, *Histoire de la Mauritanie, Des origines à l'Indépendance*, Paris 1997.

Donnet, Gaston, *Une mission au Sahara Occidental – du Sénégal au Tiris – Trarza Elib*, Paris 1896.

Douls, Camille, *Cinq mois chez les Maures du Sahara Occidental*. In: *Le Tour du Monde* 1888. Als Dokument in: A. Roussanne, *L'Homme suiveur de nuages – Camille Douls, Saharien, 1864–1889*, Rodez 1991, nach S. 160.

France Libertés/AFASPA, 2003: *Mission internationale d'enquête au Sahara Occidental du 28 octobre au 5 novembre 2002, Etat des droits civils, politiques, socio-économiques et culturels des Sahraouis, Etat de l'exploitation économique de ce territoire non autonome*, Paris/Bagnolet.

Lovejoy, Paul E., *Caravans of Kola: the Hausa Kola trade 1700–1900*, Zaria 1980.

Marfaing, Laurence, *Les Sénégalais en Allemagne, Quotidien et stratégies de retour*, Paris 2003.

- Masonen, Pekka, Trans-Saharan Trade and the West African Discovery of the Mediterranean World. In: M'hammed Sabour/Knut S. Vikør (Hrsg.): Ethnic encounter and culture change, Papers from the Third Nordic Conference on Middle Eastern Studies, Bergen/London 1997, S. 116-142.
- Royaume du Maroc, Office des Changes : Annuaire du Commerce Extérieur, 3 Bde., Rabat 1999.
- Royaume du Maroc, Office des Changes : Statistiques du Commerce Extérieur 2000-2001, Version 2.0, [Rabat] (CD-Rom) 2003.
- Zezeza, Paul Tiyaambe, A Modern Economic History of Africa, Volume 1: The Nineteenth Century, Dakar 1993.

Verwendete Zeitschriften und Informationsdienste:

ArabicNews (www.arabicnews.com); BMCE Bank, Revue d'information de la Banque Marocaine du Commerce Extérieur; Finances news; Frankfurter Allgemeine Zeitung; L'Intelligent (www.lintelligent.com); Maroc hebdo International; Le Matin du Sahara et du Maghreb (kurz: Le Matin; www.lematin.ma); Nouakchott Info (www.mapeci.com); L'Opinion; Sahara Occidental, Actualités hebdomadaires [pro-sahrawisch] (www.arso.org); La Vie économique.